Nr. 10. Kraków, dnia 15 Września 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi: ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne niepieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.

Kuryer Kolejowy

Organ galicyjskich kolejarzy

Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie w Biurze dzienników Plac Maryacki L. 2.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Ochrona robotników na kolejach angielskich.

Anglia jest krajem, w którym nowoczesny kapitalizm ze wszystkiemi swemi zgubnemi skutkami rozwinął się najbardziej i gdzie kapitaliści, którzy doszli do olbrzymiej potęgi ekonomicznej, chwycili w swe ręce ster rządu i poddali go swym interesom. Potężni ci kapitaliści, jak długo im to było możebne, starali się unicestwić wpływ państwa na stosunek swój do robotników; dążyli do tego, by państwo nie mieszało się w ten stosunek i by wszelkie instytucye, mające na celu ochronę robotnika, zależały nie od państwa, lecz jedynie od nich samych.

Nie mogło to jednak trwać wiecznie. W miarę wzrostu świadomości proletaryatu angielskiego, w miarę, jak w kraju tym, w którym panuje powszechne głosowanie, coraz bardziej uzasadnioną była obawa, że robotnicy użyją broni walki politycznej na własną korzyść, musiała w praktyce i w teoryi tracić coraz bardziej dawne swe znaczenie zasada nie mieszania się rządu w sprawy między przedsiębiorcami a robotnikami.

Proces ten historyczny odbył się w zawodzie kolejowym. Koleje angielskie są własnością nie państwa, lecz wielkich towarzystw kapitalistycznych, to też walki klasowe w tym zawodzie mają ten sam charakter, co we wszystkich innych przedsiębiorstwach.

Przypatrzmy się dziejom ustawodawstwa kolejowego w Anglii, a przekonamy się, co można uskutecznić w społeczeństwie, które, aczkolwiek składa się z największych wyzyskiwaczy świata, obawia się jednak mas robotniczych i kierowane bądź to tą obawą, bądź też jaśniejszym poglądem klas burżuazyjnych na kwestyę socyalną, tak odmienną ma fizyognomię od społeczeństwa w Austryi.

W r. 1861 zjawiła się w departamencie handlowym w Londynie deputacya maszynistów, by tam przedstawić swe położenie i przeciążenie pracą i prosić rząd o interwencyę. Ówczesny prezydent urzędu handlowego, Gibson, oświadczył jednak deputacyi, że rząd nie ma pełnomocnictwa do mięszania się w te sprawy. Gdy wkrótce potem pewien poseł wystosował w tym przedmiocie interpelacyę do rządu, odpowiedział mu tenże Gibson to samo i wyraził nadzieję, że parlament nie będzie wkraczał w swobodę kontraktu pełnoletnich ludzi.

W r. 1862 nadchodzi na ręce posła Cobbetta petycya, podpisana przez 700 maszynistów z 7 przedsiębiorstw kolejowych. Z petycyi tej wynika, że na niektórych największych kolejach przeciętny czas pracy wynosi 14—16½ godzin na dobę, nieraz stoją na maszynie 26 do 28 godzin bez przerwy, a w pewnym wypadku nawet 56 godzin z nieznaczną przerwą. Cobbett równocześnie przedkłada 13 petycyj władz miejskich, które w interesie robotników i podróżującej publiczności proszą o zniesienie tych stosunków. Reprezentant rządu Gibson odpowiada w tym samym tonie, co dawniej, przyznaje, że stosunki takie istnieją, jednak nie wszędzie. Najlepiej pozostawić samym stronom załatwienie kwestyi, a parlament powinien się strzedz wkraczania w swobodne umowy dorosłych osób. Zresztą zarządy kolejowe odpowiedzialne są za możliwe nieszczęśliwe wypadki wśród personalu. Wniosek Cobbetta o ustanowienie komisyi, mającej zbadać te stosunki, odrzucono.

W r. 1871 zwrócił się znów personal pewnej kolei z zażaleniami do posła Bassa, który wniósł odpowiednią ostrą interpelacyę w Izbie posłów.

Tymczasem rząd i parlament pomimo to badały stosunki na kolejach. Szczególnie doniosłe znaczenie miała wielka komisya, która od r. 1871 do 1873 zajmowała się nieszczęśliwemi wypadkami na kolejach i zastanawiała się nad sposobami ich usunięcia. W sprawozdaniu swem mówi ta komisya:

„Mamy przed sobą spory materyał dowodowy, świadczący o tem, że słudzy kolejowi bądź na rozkaz przełożonych, bądź za ich zezwoleniem, zbyt długą pełnią służbę...“ Ale cóż dalej powiada sprawozdanie: „Pomimo to jest jasną rzeczą, że zarządy i dyrekcye najlepiej osądzić mogą wytrwałość służby, a gdyby rzeczywiście wyjątkowo nadużycia i braki doszły do tego stopnia, że drogą ustawową koniecznie potrzebaby co zrobić, to uczynić to należy z zastrzeżeniami, boby to oznaczało całkiem nieznane dotychczas rozszerzenie kompetencyi państwa“. Wogóle stoi komisya na dawnem konserwatywnem stanowisku, polegającem na tem, że „dorośli mężczyźni mogą sami dbać o swe sprawy“.

I rzeczywiście musieli kolejarze sami zająć się swemi sprawami. W r. 1873 założyli stowarzyszenie „Amalgamated Society“, które w r. 1891 liczyło około 35.000 członków, a 354 kół zawodowych. Osobny „Amalgamated Society“ powstał w Szkocyi i liczył 7.000 członków. Członkami tych stowarzyszeń są po największej części maszyniści, konduktorzy, palacze, służba sygnałowa i wogóle pociągowa. Na czele ich stoi generalny sekretarz.

W r. 1890 powstało trzecie stowarzyszenie „Railway Workers Union“ o radykalniejszym zakroju niż tamte, opierające się na ruchu za 8-godzinnym dniem roboczym, a składające się z 20.000—25.000 członków, przeważnie z niższych, gorzej płatnych warstw kolejowych. Ma ono charakter więcej agitacyjny, podczas gdy tamte są stowarzyszeniami o charakterze więcej zapomogowym.

W r. 1883 przedłożyła służba kolejowa towarzystwa „North Eastern“ swemu zarządowi postulaty, a mianowicie: żądali 10 godzin pracy, dziennej pauzy 8-godzinnej przed i po dniu roboczym, ograniczenia pracy niedzielnej. Układy jednak między zarządem a służbą nie doprowadziły do celu. W r. 1889 walne zgromadzenie stow. „Amalgamated Society“ wysłało okólnik do wszystkich zarządów z żądaniem 10-godzinnego dnia pracy, jednak również bezskutecznie.

Tymczasem złamano pierwsze lody w ustawodawstwie angielskiem. W r. 1889 wyszła ustawa, której §. 14 zobowiązuje zarządy kolejowe, „by peryodycznie podawały departamentowi handlowemu osoby, które mają obowiązek czuwać nad bezpieczeństwem pociągów i które dłużej są zatrudnione w służbie, niż na to zezwalają rozporządzenia departamentu“.

Wprawdzie daty podane musiały być stronniczemi, pomimo to jednak wyszło na jaw wiele okropnych szczegółów, szczególnie w mniejszych kolejach, które chcąc się utrzymać, przeciążały personal i nie zaprowadzały środków ku zabezpieczeniu życia i zdrowia służby.

Ruch wśród robotników kolejowych nie ustawał jednak. W r. 1890 wskutek uporu pół-

Na lokomotywie.

Szkic.

— To jest — ja — panie, panie! Co pan sądzisz właściwie? Myślisz pan zapewne, że kolej jest dla swoich podwładnych?! — Tegoby jeszcze brakowało!

Sapiąc, biegał możnowładca po pokoju służbowym, unosząc swój, podobny do małego kotła brzuszek, i rzucał piorunujące spojrzenia na bezczelnego proletaryusza, który skłonił go do mówienia przy tak wielkiem gorącu. Maszynista stał pokornie przed biurkiem, a spojrzenia jego śledziły niespokojnie ruch przełożonego. Stracił wszelką nadzieję. Kto takie umie rzucać spojrzenia, ten nie zna litości. Ale szybko, jak błyskawica, przyszła mu na myśl nędza, czekająca na niego w domu, dusza jego uczuła boleśnie całe poniżenie niewolnika. Jego żona chora już od 14 dni. Pół roku chodziła, cierpiąc ciężkie bóle w piersi, codziennie szyła do późnej nocy, aby zarobić coś dla biednej rodziny. Ciągłe wysiłki pogorszyły jeszcze chorobę. Teraz leży w łóżku — prawdopodobnie, aby nie powstać już więcej.

Maszynista uczuł kłucie w piersi, lecz myśl jego pracuje dalej i przypomina mu dzieci: czterech chłopców i dziewczę; jeden synek umarł. Wszyscy jednakże cierpią głód. Jęk wydarł mu się ze ściśnionej piersi.

— Panie! Czy nie możesz pan pojąć, co to znaczy: chora żona i pięcioro dzieci, wszyscy głodni? Ani chleba, ani lekarstwa! A ten łajdak, ten lichwiarz, chce obłożyć moje sprzęty aresztem, jeżeli do niedzieli nie otrzyma 12 złr.!

— Daj mi pan spokój z podobnemi historyami, które mnie wcale nie obchodzą! Co obchodzą mnie pańskie sprawy prywatne? Dlaczego ożeniłeś się pan? To było pierwsze głupstwo... Ale tacy jesteście wszyscy!.. Idyotyzm! ... Nie ma nic, ale musi się żenić! Następnie dostaje jedno dziecko po drugiem, a potem zarządy kolejowe mają dopomagać! Toby się wam podobało, zapewne!

— Ach, panie! Moja pensya wynosi 450 złr.! — odpowiedział pokornie podwładny, którego kolana uginały się z widocznego zmęczenia.

— Cóż to mnie obchodzi? Naturalnie! Być maszynistą, a pobierać pensyę dyrektora, toby się panu podobało, co? Czegoś się pan nauczył? Co pan umiesz?

Krew zaczęła się burzyć w proletaryuszu. Sądził chwilę, że teraz musi nastąpić ogromny wybuch; wszystka gorycz, która nagromadziła się w ciągu lat tam wewnątrz, usiłowała uwolnić się z więzów. Jego muszkuły drgały konwulsyjnie, jego ręce ścisnęły się w kułak, czuł jeszcze, jak krew napływała do mózgu i jak go popychało, aby uczynić coś okropnego — strasznego. Jego oczy zaszły mgłą, nie widział już nic więcej, tylko swego przełożonego, jako uosobienie wszystkiego tego, co go przez długie, długie lata przygniatało, prześladowało, łżyło, wyzyskiwało!

Nigdy w życiu jeszcze nie miał takich myśli. Zawsze był spokojnym człowiekiem. Ale teraz odbywał się w nim proces, czuł to dokładnie, a jako ofiara nasuwającej samowiedzy padnie człowiek, który tam stoi, jak stworzenie, nie będące człowiekiem, jak — łotr — jak bestya — jak — jak — — — Ach! Czekaj, psie! Ty śmiałeś szydzić ze mnie, ty ściągasz teraz jeszcze usta do pogardliwego uśmiechu — czekaj! Czekaj tylko!

I uczynił prawą nogą pół kroku naprzód, jego postać pochyla się naprzód, oczy wyszły mu na wierzch, pierś dyszy, a zaciśnięta pięść podnosi — trochę — lecz wnet opada ramię, jakby bezsilne.

Nie! — Tego — nie uczyni on — jego sumienie — człowiek ten — jest łotrem — ale zawsze jest człowiekiem! — Nie — tego — tego on nie uczyni!

— Co panu jest! — pyta pan szef, a w jego głosie daje się zauważyć bojaźliwe zdziwienie; równocześnie uczynił krok wstecz.

Szept tylko wydobywa się z ust zrozpaczonego: — Nie!

Następnie wychodzi, zataczając się, z pokoju, podczas gdy szef odwraca się, ruszając ramionami i obcina najspokojniej hawanę.

* * *

Powinien był przecież wiedzieć, iż odwołanie się do współczucia tego pana jest bezskuteczne. Wprawdzie nie było nic szczególnego, o co prosił. Jeżeli pytał, czy po 18-letniej służbie, która siły jego fizyczne prawie zupełnie wyczerpała, mógłby się spodziewać małej, skromnej podwyżki, a równocześnie prosił o małą pożyczkę — nie było to przecież żadną zbrodnią. A jednak zbeształ go szef, jakoby w zbrodniczym zamiarze napadł na jego najświętszą własność, i zwrócił mu uwagę, iż musi być leniwym, że tak mało zarabia. Kolej płaci przecież premie swym funkcyonaryuszom, którzy rzeczywiście chcą zarabiać.

Ha, ha! W tem sęk! On przecież nigdy jeszcze nie spędził na maszynie siedem dni i siedem nocy bez przerwy! Raz stał na niej 39 godzin, a potem po 5-godzinnej przerwie znów 22 godzin, a przed kilku laty pracował

nocno-brytyjskiego towarzystwa kolejowego, wybuchł w Boże Narodzenie ogromny strejk, który trwał pięć tygodni.

Wówczas Mr. Channing stawia w Izbie posłów rezolucyę, żądającą, by upoważniono departament handlowy do wydania rozporządzeń, celem zmuszenia zarządów kolejowych do skrócenia czasu pracy i powiększenia personalu. Rząd zgodził się przynajmniej na wydelegowanie w tym celu komisyi, której ostatecznym rezultatem była ustawa z 27 lipca 1893, która brzmi:

„W razie doniesienia departamentowi handlowemu przez służbę w pewnem towarzystwie kolejowem, lub w interesie tejże, że czas pracy jest zanadto długi, lub, że nie ma dostatecznych pauz, ma departament wdrożyć śledztwo. Gdy departament na podstawie takiego doniesienia, lub z urzędu przekona się, że istnieje gdzie rzeczywisty powód do niezadowolenia, powinien wezwać dotyczące towarzystwo, aby przedłożyło plan odpowiedni stałego turnusu, zawsze jednak z uwzględnieniem natury ruchu i pracy. Gdyby zarząd nie usłuchał tego wezwania, lub nie zaprowadził nowego podziału godzin, ma departament handlowy wnieść sprawę przed trybunał kolejowy. Gdyby zarząd i wówczas nie okazał posłuszeństwa, zapada nań grzywna do 100 funtów szterlingów (około 1200 złr.) za każdy dzień zwłoki“.

Celem kontroli tej ustawy ma departament handlowy wydawać co rok sprawozdania.

Ostatnie wyszło za dwa lata i świadczy o żywotności ustawy. W pierwszym roku urzędowania załatwił departament 72, w drugim 156 wypadków. Po największej części skutkuje droga dobrowolna, a o skuteczności ustawy świadczy ostatni ustęp sprawozdania:

„U s t a w a z a b i ł a p r z e c i ą ż e n i e p r a c ą n a k o l e j a c h. Jakimkolwiek był stan rzeczy na kolejach przedtem, bądź co bądź ustawa, a jako jej skutek zrozumienie sytuacyi przez zarządy kolejowe, sprawiły, że d z i e s i ę c i o g o d z i n n y d z i e ń r o b o c z y s t a ł s i ę r e g u ł ą n a k o l e j a c h a n g i e l s k i c h. W przyszłości będzie obowiązkiem departamentu handlowego zastanowić się nad dalszem skróceniem czasu pracy do 8 godzin. Kwestya, czy człowiek powinien pracować 16, 18 godzin, należy do historyi“.

Cóż na to wszystko rząd austryacki?

O przydzielaniu konduktorów do jazdy.

Pod tym tytułem umieszcza spodlona „Gazeta Ruchu“ artykuł, który zdaje się być wprost inspirowanym przez napiętnowanego przez nas referenta tego działu. Wprawdzie kilkakrotnie zabieraliśmy głos w tej sprawie, jednakowoż wykręty, jakich domniemany autor używa, zasługują na zdemaskowanie i podanie publicznej pogardzie.

W ciągu całego artykułu usiłuje dowieść, że na konduktora osobowego potrzeba mieć przymioty, których nabywa się tylko przez długoletnią praktykę, i dlatego stanowczo sprzeciwia się wszelkim zmianom w służbie konduktorów osobowych. W tym celu bombastycznym stylem przedstawia „doniosłe i niezmiernie trudne“ zadania takiego konduktora. Porównywa go niemal z wodzem armii, który jednym rzutem oka oryentuje się w sytuacyi — do dyplomaty, umiejącego w zręczny sposób ułagodzić wzburzone umysły i wygórowane żądania....... pasażerów, i t. d.

Podobnemi bredniami stara się przekonać ów „słodki pan“ swoich przełożonych, a w pierwszej linii p. nadinspektora Szukiewicza (boć o to mu tylko idzie!), że zbliżający się termin zmian w personalu służbowym nie powinien przynieść żadnych zmian, to znaczy: nie należy przenosić obecnych konduktorów osobowych do służby przy towarowych naturalnie dlatego, bo obecni umieją się temu panu za to „odwdzięczyć“.

Przy sposobności niepodobna nam się powstrzymać, aby nie odeprzeć z całem oburzeniem zarzutu, jakoby przy pociągach towarowych byli przeważnie ludzie „do służby osobowej nieukwalifikowani dla braku inteligencyi“. Płaca wszystkich konduktorów jest jednakowa, bo jednakowe normy awansu, przygotowania mają jednakowe, warunki przyjęcia również te same, — w czemże więc upatruje ten „słodki pan“ różnice kwalifikacyjne?! Chyba tylko w tej okoliczności, że przy osobowych są przeważnie protegowani, nierzadko byli lokaje dygnitarzy, pucerzy z wojska, mężowie kuchareczek wyższych urzędników, wreszcie ci, którzy „znają się na grzeczności“ i umieją się albo podlizywać, albo opłacać.

Te właśnie względy, że tego rodzaju ludzie i w taki sposób dostają się do osobówek, są przyczyną wszelakich zażaleń, wypadków i skarg ze strony publiczności, ale nie — jak to obłudnie autor wspomnianego artykułu twierdzi — zmiany w personalu służbowym.

Znaną jest powszechnie rzeczą, że służba przy pociągach towarowych jest uciążliwszą, aniżeli przy osobowych, a nadto mniej popłaca, bo nietylko, że konduktor osobowy ma „obrywki“, lecz także płacą mu za cały czas służby, podczas gdy konduktor towarowy musi ze swojej pensyi żyć i nie pobiera ani centa za spóźnienia, których przy osobówkach prawie że niema. Dlatego właśnie tak skwapliwie dobijają się o tę służbę protegowani za każdą cenę.

Mówiąc o konduktorach osobowych, nie mamy na myśli kierowników tychże pociągów, albowiem chętnie przyznajemy, że czynność ta słusznie należy się starszym służbą i wiekiem podurzędnikom, którzy, sterawszy siły swoje na towarówkach, winni zdobyte doświadczenie zużytkować przy lżejszej i bardziej odpowiedzialnej służbie. Natomiast stanowczo domagamy się zmiany personalu służbowego w ten sposób, aby w ściśle oznaczonym porządku każdy konduktor służył w równym czasie naprzemian przy towarowych jak i osobowych pociągach. O jakichś osobistych kwalifikacyach nie może być tu mowy, każdy bowiem, kto przez komisyę egzaminacyjną uznany został za uzdolnionego do pełnienia służby, ten do tej służby przypuszczonym być winien! Chyba, że p. referent zaprowadzi w tabeli personalnej rubrykę: kto protegiuje petenta, czy „kuzynek“, z czyją kucharką się ożenił, komu przedtem buty czyścił, komu się i ile opłaca, komu podlizuje etc. etc. Jak długo takich „przymiotów kwalifikacyjnych“ otwarcie wymagać się nie będzie, tak długo służba pociągowa domagać się musi s ł u s z n e g o przydzielania służby! *C. d. n.*

PRZEGLĄD.

Echa z podróży ministra Guttenberga. Bratni nasz organ „Naprzód“ w numerze 37 pisze: „Podczas podróży inspekcyjnej min. Guttenberga zdarzyła się następująca, wiele pouczająca historya. Na jednej stacyi, najbardziej na północ wysuniętej, wstawiał się naczelnik stacyi za swoim pomocnikiem u wszechwładnego ministra i prosił go o nadanie mu jakiejś lepszej posady. P. naczelnik mówił: „Er ist sogar ein Adeliger, der sich aber schämt seinen Adelstitel zu führen, weil er eine so niedrige Stelle bekleidet“. (Jest on nawet szlachcicem, wstydzi się jednak używać szlacheckiego tytułu, ponieważ zajmuje tak niską posadę). Pan minister wyraził najżywszą chęć popierania biednego szlachcica, lecz dodał: „Man kann keine Ausnahmen machen, sonst schreien sogleich die Social-demokraten!“ (Nie można jednak robić wyjątków, bo zaraz zaczną krzyczeć socyalni demokraci!).

Z tych kilku słów widać całą siłę wpływu krytyki socyalistycznej. Mamy przymusowych zwolenników naszych i wśród ministrów, a więc wśród tej klasy „pracującej“, która dotychczas najmniej była dla socyalizmu dostępną... Ten biedny szlachcic jednak musi przeklinać socyalistów, stających tak niedelikatnie w poprzek protekcyi...“

Doskonale! Oby tylko p. minister Guttenberg zwracał zawsze uwagę na to, co mówią socyalni demokraci, a wtedy postępowanie jego będzie zawsze dobrem.

„Przykazanie miłości“ chrześciańskiej wypełnił wielebny ksiądz biskup Puzyna, ogłosiwszy we wszystkich kościołach list pasterski, z którego wyjmujemy następujący ustęp.

„Klątwa większa jest najcięższą karą kościelną, bo ona wyłącza ze społeczeństwa wiernych i pozbawia uczestnictwa w łaskach i dobrach duchownych. Skutki jej są tem gorsze, jeżeli ktoś został wyklęty imiennie tak, że go unikać potrzeba. Otóż tę straszną karę wyrokiem powyższym św. Stolicy Apostolskiej ściągnął na siebie ks. Stojałowski przez zuchwałe i uporne trwanie w złem. Odtąd nie wolno mu nigdzie odprawiać mszy św., gdyby się zaś na to odważył, dopuściłby się strasznego świętokradztwa, jak niemniej winnym świętokradztwa byłby i ten, któryby mu do takiej mszy dopomógł, albo dobrowolnie jej słuchał. Co więcej, gdyby jakiś duchowny dopuścił go do ołtarza, albo do innych czynności liturgicznych, wpadłby sam w klątwę Stolicy świętej zastrzeżoną. Nie wolno mu też udzielać lub przyjmować Sakramentów św., ani uczestniczyć w publicznych modlitwach i nabożeństwach Kościoła, jak n. p. być na mszy św., na nieszporach, procesyach itp. Nie wolno mu występować w sądzie jako oskarżyciel lub świadek, ani też obcować z wiernymi w sprawach cywilnych i w codziennych stosunkach życia, a ten zakaz wiąże z drugiej strony i wiernych tak, że grzeszy ciężko, ktoby przestawał z wyklętym, okazywał mu poszanowanie, zapraszał go do stołu i t. p. Ktoby zaś wyklętego wspierał w popełnianiu tego występku, za który obłożony został klątwą, a więc ktoby ks. Stojałowskiemu dopomagał w rozsiewaniu błędów i wydawaniu pism przewrotnych, prenumerował i przechowywał te pisma, dawał pieniądze, ten popadłby w klątwę Stolicy św. zastrzeżoną (Konstytucya Piusa IX *Apostolicae sedis* z 12 października 1868 r.)“.

Ów list kończy się wezwaniem chłopów, aby przestali prenumerować pisma ks. Stojałowskiego. Czyż rzeczywiście s o c y a l i ś c i szerzą straszną nienawiść w społeczeństwie? Niech na to sam czytelnik odpowie.

---

73 godzin bez przerwy w ogrzewalni. — Zapewne, pan szef ma zupełną słuszność. Dlaczego nie stara się o to, aby zarobić więcej premij? A dlaczego nie chwycił szefa pod gardło — jakto zamierzał w pierwszej chwili? — Lepiej, że tak się stało. Wreszcie — szef miał zupełną słuszność — coby był zyskał przez to, gdyby był otrzymał tę małą zaliczkę, jeżeliby powiększyli mu pensyę o 20, 30 lub 40 złr.? Czy byłaby to rzeczywiście pomoc — ratunek? — Nie, nie, to tak dalej iść nie może! — Ach Boże! — czy rzeczywiście nie możecie pojąć tego strasznego bólu — tego piekącego żaru, który jest okropniejszym, niż tortura cielesna? — Ty — święty — co — mam czynić? — Oni są głodni! —

On sam nie wie, że już przez 24 godzin nic nie miał w ustach, ale odczuwa dokładnie głód swych biednych dzieci i boleść chorej żony — nędza ta grozi mu omdleniem — w tem — w tem przypomina sobie, że posiada coś jeszcze. Jeszcze na dzień jeden może przynieść ulgę rodzinie, a potem — co — potem? — Tak, potem trzeba zarabiać na premie!

Dwie godziny już wałęsał się po ulicach, lecz nie wiedział, gdzie się znajduje. Teraz stanął przed drzwiami lombardu — i zastawił pierścionek, jedyną pamiątkę po swej matce... Czy będzie go mógł wykupić?.. Wszystko jedno... Teraz na chleb dla dzieci i lekarstwo dla żony, a potem — trzeba postarać się o premie.

* * *

Pociąg mknie po równinie, jak potwór olbrzymi, na przodzie płonące ślepia, za nim czarna smuga dymu, która powoli się rozpływa i niepostrzeżenie znika w powietrzu. Piękna noc, jedna z owych cudownych, gwiaździstych nocy, która chciałaby całą pięknością wiecznej natury wniknąć w serce ludzkie... Ale Piotr Verdan nie zważa na to. Jego myśli zajmuje pociąg, napełniony kilkuset podróżnymi, których bezpieczeństwo spoczywa w jego ręku. Co wy wiecie, wy, którzy w maszynie nie widzicie nic więcej, jak tylko zakopconego sadzami robotnika, o niezmiernej odpowiedzialności, ciążącej na nim?

Ale myśl o tej odpowiedzialności nie jest dzisiaj w nim o tyle potężną, aby odepchnąć myśl inną — myśl — o żonie i dzieciach. Dzisiaj uchronił ich jeszcze od głodu, ale teraz następuje troska o jutro. On chce zarobić premie, lecz gdy słowo to powstaje w jego myśli, mózg zdaje się być przytłoczony ołowiem. Ach, dla tych premij jest on tak zmęczony, tak strudzony! Nie obawia się, żeby zasnął; sądzi, że ze zmęczenia sen nie owładnie nim wcale. Lecz utrudzenie czuje on we wszystkich członkach. Także dym, gorąco, gazy dają mu się więcej we znaki, niż kiedykolwiek. A być może, że mu się zdaje to tylko? Być może, że przyczyną dzisiejszego usposobienia jest jego nastrój duchowy?

Tak — on miał zarobić premie, lecz w jaki, jaki sposób?! — Jego mózg jest tak strudzony, że już myśleć nie może. Nic już nie może wymyśleć. A jednak on musi, musi! — Nie może przecież patrzeć na to, jak dzieci jego cierpią głód, jak żona umiera, ponieważ nie może jej kupić lekarstwa, albowiem lekarstwa lekarza kolejowego nic nie pomagają! — Nie — wielki Boże — tego on nie może! On musi zarobić! — — Pociąg przemknął obok 24-go kamienia kilometrowego. Teraz idzie pod górę, więc trzeba dobrze nakładać ognia, aby wywołać dostateczne naprężenie — ha!

To, — to byłoby — za to otrzymuje się także — premie — — ale w tem jest okropne niebezpie....... — ale — premia! Ale — kilka set ludzi — naraża się na niebezpieczeństwo życia — on — on sam, jako pierwszy — może — jako jedyny — lecz jego — dzieci dostaną — jeść i gdy — gdy — przynajmniej pensya — może — albo emerytura. — Maszyna sapie — jego oddech coraz cięższy — palacz chwycił za szufel — teraz rozstrzygająca chwila — ach, co tam! Wielu już to uczyniło i nic się nie stało! A jeżeli jednak! — — Nie, nie — nic się nie stanie — i jeżeli pociąg przebędzie wzniesienie — wtenczas otworzy znów wentyl.

— Dosyć... już... Józefie!

Palacz spojrzał na niego i odłożył szufel. Pociąg pędzi dalej, sapiąc i wyrzucając kłęby dymu — bez dorzucania węgla — teraz nie ominie go premia — — ach — jakie naprężenie — żadna cząsteczka pary nie może się ulotnić — wentyl jest mocny, a oszczędza się węgla. Teraz będzie premia — i chleb i lekarstwo. A pociąg pędzi dalej. Słupy telegraficzne i kamienie kilometrowe zdają się lecieć przeciwko niemu, z łoskotem przebywa most, jeszcze dwa kilometry, a potem — potem zjeżdżać będzie z góry. Jak to się skończy? Czy — —

Huk straszliwy, jakby wystrzał całej dywizyi — i wszystko się skończyło.

Trzech zabitych, między nimi maszynista, 12 ciężko rannych, między nimi palacz, a jeszcze znaczna liczba lekko rannych.

Jaki los czeka wdowę Verdana i jego dzieci? — — *E. Kristan.*

Wybory do funduszu prowizyjnego kolei państwowych. Znów powtórzyła się ta sama historya, co za czasów wyboru do ubezpieczeń od wypadków. Te same oszustwa i matactwa wyborcze wszelkiego kalibru święciły tu prawdziwe orgie. Oto niektóre fakta według „Eisenbahnera".

Na stacyi Landeck oddano służbie pociągowej kartki, które miano według hektografowanego egzemplarza wypełnić i natychmiast zwrócić. W Knittelfeldzie dostali ludzie wieczorem d. 18 sierpnia kartki, które zwrócić mieli d. 20. Gdy nie chcieli wypełnić ich według formularza i zwrócili czyste, zmuszono ich do ponownego odebrania kartek. W St. Michael dano kartki 18 sierpnia; nie wiedząc o niczem, dali się wywieść w pole przez denuncyanta pewnego i wypełniwszy je w myśl żądań dyrekcyi zwrócili je według rozkazu na drugi dzień. W Salzburgu rozdano kartki 10, a odebrano 11 sierpnia.

Galicya naturalnie nie pozostała w tyle za innymi, na tem polu ma ona ustaloną sławę. U nas, gdzie oszustwa wyborcze zagnieździły się, jak jaka choroba zaraźliwa, stało się jota w jotę to samo. Na naszych stacyach kolejowych, jak również i w warsztatach w Krakowie, Nowym Sączu i w. i. powtórzyły się te same ohydne sztuczki, dyrekcye nie dały się nikomu prześcignąć w „robieniu" wyborów.

Wiec urzędników i podurzędników kolejowych. W zeszłym miesiącu odbyła się konferencya delegatów, złożona z służby i urzędników, która ustaliła porządek dzienny odbyć się mającego w jesieni wiecu i oddała referaty poszczególnym stowarzyszeniom, a mianowicie: 1) pragmatyka służbowa, referuje austr. stowarzyszenie urzędników kolejowych; 2) organizacya; 3) prasa; 4) wpływ służby na zarząd instytucyj humanitarnych na kolejach (refer. związek urzędników, podurzędników etc.); 5) zniesienie pociągów frachtowych w niedziele i święta, z wyjątkiem tych, które wiozą artykuły żywności; 6) ustanowienie niezależnych, z pośród służby wybieralnych inspektorów, czuwających nad pracą kolejową (refer. stowarzyszenia zawodowe służby kolej.); 7) upaństwowienie kolei; 8) zniesienie płac zmiennych, a zaprowadzenie stałych pensyj (stowarzyszenia zawodowe służby).

Obrady będą się odbywały w dniach 2, 3 i 4 października w sali Ronachera, a w ostatnim dniu popołudniu odbędzie się w salach sofijskich wielkie manifestacyjne zgromadzenie kolejarzy.

Pod pręgierz.

Nowy Sącz. (Znowu dr. Kijas). Lekarzowi kolejowemu w Nowym Sączu, dr. Kijasowi, zdaje się, że niedość jeszcze został przez nas napiętnowany, chce on koniecznie wsławić się kosztem życia i zdrowia robotników. Rymarza warsztatowego, Gutkowskiego, człowieka schorzałego i starego, nie chciał uznać chorym, grożąc mu, że w razie uznania go chorym, dostanie „Abfertigung".

Stolarz modelista, Mężyk, zgłosił się chorym na oczy. Kijas orzekł, że ma zapalenie, a ponieważ wymagałoby to dłuższego leczenia, przeto nie może go uznać chorym, w przeciwnym bowiem razie dostałby „Abfertigung". Gdyby tak inspektor Zborowski zachorował na zapalenie oczu, ciekawiśmy, czy i wówczas nie chciałby go leczyć dr. Kijas, „boby kuracya za długo trwała". Jeżeli chodzi o biednego robotnika, opłaci się jednak stracić na chwilę nawet... zdrowy rozsądek.

Nie koniec jednak na tem. Mężyk nie mogąc patrzeć na oczy, nie był przez pół dnia w robocie. Gdy wrócił, dostał około 2 złr. kary. Robić pomimo to nie mógł; wówczas naczelnik kazał mu wziąć kartkę do lekarza, grożąc mu, że jeżeli go lekarz nie uzna chorym, wytoczy mu się dyscyplinarkę. Lekarz uznał go wprawdzie chorym, kazał mu jednak po 4 dniach wrócić do pracy.

Fakt trzeci: Tow. Świstek zastępował przed dwoma może laty rymarza w reperowaniu pasów transmisyjnych i podczas tej roboty spadł z drabiny na jakieś żelaziwo; krwią zalanego odwieziono go do domu, gdzie chorował przez dłuższy czas, następnie wrócił do pracy. Dr. Wiśniewski w Krakowie przepisał mu noszenie sznurówki, i człowiek ten, popracowawszy miesiąc, zmuszony jest ciągle odpoczywać. Dr. Kijas kazał mu po 4 dniach odpoczynku w domu wrócić do roboty. Nie pomogły wszelkie perswazye. Inspektor, do którego się Świstek udał, kazał mu wnieść podanie do dyrekcyi, a swoją drogą do pracy wrócić.

Wierzyć się nie chce, by taki lekarz, żyjący z krwawego grosza kolejarzy, traktował ich, jak bydło. Do czegóż już doszło, jeżeli dyrekcya kolejowa najspokojniej przypatruje się temu, jak lekarz ów postępowaniem swojem wpędza formalnie ludzi do grobu. Podobny „system leczenia" wywołał wprost trwogę między robotnikami, którzy nie wiedzą, co mają w tej sprawie czynić, by podobną niegodziwość usunąć. Niepodobna chyba przypuścić, by dyrekcya w tem wszystkiem udział brała przez udzielanie lekarzom „poufnych instrukcyj", chociaż podobne wersye krążą wśród służby kolejowej. Usunięcie dra Kijasa jest wobec podobnego postępowania niezbędnem — o co też za pośrednictwem naszem robotnicy i służba kolejowa c. k. dyrekcyę upraszają. Jaskrawe a prawdziwe fakta, jakie przytoczyliśmy nie po raz pierwszy, są chyba aż nadto wystarczające, by się to stało jak najprędzej.

Nowy Sącz. (Skutki „dyscypliny" kolejowej). Jak pojmują urzędnicy dyrekcyi „dyscyplinę", o tem świadczy postępowanie z tow. Świstkiem, o którym mówiliśmy poprzednio. Świstek jest tapicerem; pomimo to przeznaczył go „partieführer" do reperowania pasów w tokarni. Daremne były przedstawienia Świstka, że on roboty tej nie zna. Inżynier Gutkowski, do którego się Świstek w tej sprawie udał, odrzekł, że on go do tej roboty nie przeznaczył. Ale od czegóż dyscyplina? „Partieführer" udał się ze skargą do inżyniera, a ten kazał mu wykonać tę robotę, jako karę za to, że obraził „partieführera". Świstek, nieprzywykły do tej roboty, spadł z drabiny — a dalsze jego dzieje opisaliśmy poprzednio.

Stróże. (Restaurator kolejowy). Raz już mieliśmy sposobność napiętnować restauratorkę stacyjną na stacyi Podgórze Płaszów. Otóż znów donosi nam pewien towarzysz, że przejeżdzając z Gorlic do Nowego Sącza wstąpił w Stróżach, gdzie był zmuszony czekać na pociąg, do restauracyi III. klasy; napiwszy się szklankę piwa, dał restauratorowi Adlerowi koronę, ten jednak nie chciał mu wydać reszty, a nawet wyrzucić go chciał za drzwi. Żandarmi jednak, których wezwał naczelnik stacyi, przyznali słuszność tow. G., poleciwszy mu wrzucić zażalenie do puszki, znajdującej się w restauracyi. Wiedział on jednak z doświadczenia, że wrzucić co do puszki takiej, jest to jedno i tosamo, co wrzucić do studni.

Możeby raz dyrekcya krakowska usunęła takich restauratorów, którzy niedość, że zdzierają gości, lecz nawet wprost nierzetelnie z nimi postępują.

Przemyśl. Nur treiben!... Oto hasło, którego się trzyma zarząd przemyskich warsztatów kolejowych i z każdym dniem wzrasta dążność uczynienia z robotników ślepo posłuszne i ciemne narzędzia despotycznych kacyków kolejowych. Wprawdzie brutalny teroryzm wzbudza oburzenie w pośród lepiej myślących i pobudza ich do tem silniejszej pracy nad zachowaniem osobistej godności, lecz na bagnistym gruncie teroryzmu wyrastają równocześnie tak nikczemne osobistości, z którymi życie dla uczciwych robotników jest wprost nieznośnem.

Oto próbka, jak się z nami obchodzą: Pan Cehak, niegdyś bardzo niezręczny maszynista, gdyż w młodym wieku doznał, jadąc na maszynie, przez własną nieostrożność uszkodzenia, nim został werkmistrzem (!) był ponoś już dwa razy przesadzany (podobno za okazywanie znakomitych zdolności handlowych), zanim się dostał do Przemyśla. Tu pragnął pozyskać łaski zwierzchników zapomocą okazania się najwierniejszym i najmądrzejszym sługą, używając na to nieuczciwych środków, gdyż chcąc okazać się mądrym, starał się, aby w każdym innym widziano głupiego, starając się zaś okazać wiernym, ustawicznie donosił i donosi, że wszyscy nic nie robią, tylko się wałęsają i że on tak wciąż musi uważać, iż wprost rady sobie dać nie może. Dzięki jego podszeptom, warsztat zamienił się w miejsce katorżnych robót syberyjskich, gdzie ustawicznie nad pracującymi czuwa oko szyldwacha... Cehaka i... — lecz nie... — nikt się z nim nie da porównać. Myliłby się, ktoby sądził, że tym sposobem powiększa się wydatność pracy. Gdzież tam! Ustawiczne i obrzydliwe doglądanie wywołuje tylko zniechęcenie do pracy, której owoc nie byłby już zasługą własnej pilności, lecz czujności szyldwacha; zmienia się w ustawiczną, bez chwil wytchnienia pracę niewolników, ale mechaniczną i niewydatną. Wskutek zaś ustawicznych donosów, że nikt nic nie robi, każdy przekonany, czy będzie robić czy nie, zawsze tych samych donosów padnie ofiarą, nikt już na obecność Cehaka nie zważa, czyniąc wszystko tak, jakby go wcale nie było i okazując mu dobrze zasłużoną pogardę. Podziwienia godną rzeczą jest, że podobny człowiek może zajmować posadę werkmistrza w oddziale maszynowym, gdzie najłatwiej uledz można nieszczęśliwym wypadkom, wśród których o przepisach bezpieczeństwa p. Cehak wprost nie ma pojęcia. Dość wspomnieć, że według słów rob. Dziułowicza polecił Cehak, wbrew przepisom, podczas ruchu maszyny spełniać różne czynności wśród obracających się kół transmisyi, gdzie tenże, spełniając rozkaz, uległ nieszczęściu, bo uchwycony pasem złamał sobie w dwóch miejscach rękę, którą mu zaraz odcięto i tylko przytomności umysłu zawdzięcza, że nie został zupełnie zabitym. Później wpisał do książki służbowej (Nachtbuch), że palacze niepotrzebnie mają płacone za godziny nadliczbowe, czyli, że niepotrzebnie rano o dwie godziny wcześniej przychodzą i żalił się, że owi palacze za mało mają wyznaczonej pracy. Oczywiście, idyotyzmy te nie wywarły żadnego skutku, bo gdyby palacze o dwie godziny później przyszli, no... to o dwie godziny później, jak zwykle, wytworzyliby w kotle parę, potrzebną do poruszania maszyny, co będzie dopiero możliwem po zaprowadzeniu ośmiogodzinnego czasu pracy.

Przypominamy również o zdarzeniu w Niżankowicach, gdzie przy windowaniu wozów, dzięki Cehaka zarządzeniom, ledwie uniknięto straszliwego przypadku zgniecenia i gdzie on sam podobno został poturbowanym.

Zwracamy również uwagę na tępość jego umysłu, która przez dziesiątki lat bytności w Galicyi nie pozwoliła mu nawet nauczyć się mówić po polsku i możeby właściwem było zastąpić go godniejszym werkmistrzem, któryby mniej tworzył fałszywych donosów, ale lepiej rozumiał swoje czynności. Panu zaś, panie Cehak, radzimy więcej trzymać swój język za zębami, bo gdybyśmy mu odpłacić chcieli donosami za donosy, to podobnoś jego wierność mocnoby została poszlakowaną. *Brr.*

Przemyśl. 1 złr. kary otrzymał robotnik od asystenta Kampla za to, że przez prędkość mówił do niego przez pan, bez przydomku inżyniera. Sam zaś był do tego stopnia gburowatym, że mówiąc do tegoż robotnika, używał szorstkich wyrażeń, nie mówiąc doń inaczej, jak „wy", no, i za to nie był wcale karanym. Mamy jednak nadzieję, że butna jego „osobistoszcz" kiedyś otrzyma dotkliwą nauczkę i dewizę swoją „Hoich myt die piętes" zmieni cośkolwiek. *Brr.*

Stanisławów. (Turbacya p. Heinricha). Świetnie, nadspodziewanie wiedzie się w stanisławowskiej dyrekcyi kumowi pana dwu tytułów radcy Wierzbickiego p. Heinrichowi, bo żyjąc i będąc wzorem oszczędności swym podwładnym, zdołał w dość krótkim lecz słynnym czasie z swego kacykowskiego panowania tyle zaoszczędzić, by zbudować kamieniczkę! Stanęła więc śliczotka, ozdoba ulicy „Romanowskiego", wstydząc się jednak, że tarcza umieszczona tuż nad wchodową bramą świeci gołem, w herb niezaopatrzonem polem. Wstyd bezherbowej swej kamieniczki zdaje się odczuwa głęboko p. Heinrich, bo trudno go tak często, jak dawniej, koło niej krzątającego się zobaczyć. Zdaje się, pracuje teraz p. Heinrich, siląc swą mózgownicę nad wynalezieniem jakiegoś, rozumie się, oryginalnego herbu dla zapełnienia pustego pola, także oryginalnie, bo jakiemiś do niczego niepodobnemi kulami ozdobionej tarczy. Aby uchronić p. Heinricha od smutnych następstw wymyślania mózgownicy, możemy go pocieszyć, że w krótkim czasie, bez wysiłku, podamy projekt herbu, który stanie się ozdobą kamieniczki i sławę p. Heinricha powiększy. Precz zatem z turbacyą panie Heinrich! my za ciebie myślimy, ręcząc za świetność herbu!!

Kołomyja. (Dzielny dentysta). Scena, której świadkiem byłem, a która się w dniu 3 b. m. na dworcu kołomyjskim rozegrała między urzędnikiem ruchu a tamtejszym „oberschieberem", rzuca bardzo niekorzystne światło na tamtejsze stosunki kolejowe, którym do dziś pod kierownictwem tamtejszego naczelnika stacyi nic do zarzucenia nie mieliśmy, a co obecnie za przybyciem urzędnika Jacha się zmieniło. Urzędniczyna ów, przybywszy do Kołomyi, miał się wyrazić, „że dotychczas Kołomyja nie miała technika"!? Co o tej technice tego pana sądzić, niech wam posłuży następujący epizodzik, z życia służbowego owego technika zaczerpnięty. Otóż w powyż wymienionym dniu urzędniczyna ów z opuchłem i chusteczką w jednej ręce osłoniętem obliczem wytoczył się z stacyi, a widząc nadeszła na torze stojącą „lokalkę", spytał „oberschiebera", człowieka starszego, „co to są za wozy, co stoją na tym torze", na które to pytanie otrzymał odpowiedź, „iż to jest pociąg lokalny", — wybuchnął wściekłością, miotając przytem słowa obelgi na owego „oberschiebera", jak: durniu, błaźnie, jak ci dam w mordę, to ci zęby...... Scena ta odbyła się wobec licznej, na peronie pociągów oczekującej publiczności, która niemiłe wrażenie z podobnego postępku odniosła, na co nawet najbardziej niewrażliwi synowie Izraela „kik! kik! za co un go tak beszta" — mówili. — Scena taka nie może być nigdy w zgodzie z wykształceniem technicznem, chyba, że zapowiadane przez owego urzędnika oryginalne wybijanie zębów także do techniki należy! O ile nam się zdaje, to akademików z podobnem wykształceniem technicznem dostarcza tylko akademia — smorgońska! Boże chroń! abyśmy owemu urzędnikowi zaprzeczali znajomości technicznych, gdyż będąc podobno synem budnika, miał sposobność zaznajomienia się z techniką, oraz nie omieszkał sobie, być może, przyswoić pewnych obelg, których „bahnmistrze" wobec budników używają. — Ze smutkiem jednak zaznaczyć musimy, że synowie ludu, wystawiwszy zaledwie głowę ponad braci, gorzej się im uczuć dają, niż sami rodowi pergaminowcy. — Widać, że p. Jach minął się z powołaniem, bo przy zapowiadanych techniczno-dentystycznych zdolnościach mógł w owym zawodzie dojść dziś do sławy europejskiej, czego, jako u-

rzędniczyna, nigdy nie osiągnie. Radzimy zatem p. Jachowi porzucić kolej, lub też uśpiony talent dentystyczny, gdyż w przeciwnym razie, trafiwszy na swego, może stać się coś przeciwnego, tak, że p. Jach z czynnego stanie się biernym i w sposób przez siebie zapowiadany — gotów zgubić wszystkie zęby! W końcu przypominamy p. Jachowi, by pamiętał „o wole i cielęciu“ i nie poniewierał bliźnim, w sposób niegodny człowieka.

Z organizacyj.

Wiedeń. 7 posiedzenie Zarządu Związku dnia 27 lipca b. r. Tow. Reiss zdaje sprawę z działalności komitetu odczytowego, a tow. Kaff o kwestyonaryuszach, dotyczących zakładowych kas chorych. Uchwalono przełożenie tych kwestyonaryuszy na język włoski, niemiecki, polski, czeski i słoweński i ogłoszenie je drukiem. Rezygnacyę sekretarza tow. Kluzka przyjęto do wiadomości. Tow. Tomschikowi polecono, by postarał się o zastępcę. Tow. Zawertnik otrzymuje urlop na partyjny kongres słoweński i zarazem polecenie, aby zwołał kilka zgromadzeń kolejarzy i referował w języku słoweńskim.

8 posiedzenie Zarządu Związku d. 30 lipca b. r. Kasyerem Związku na miejsce ustępującego tow. Drakslera wybrano tow. Reissa W sprawie wiecu urzędników, podurzędników i t. d. referują tow.: Taub, Tomschik i Wintersberger, którzy zapewniają, że działali na korzyść kolejarzy. Tow. Taub, jako delegat Związku urzędników, wzywa do wspólnej akcyi, na to jednak zgadzają się delegaci służby tylko w razie, gdy urzędnicy uznają i przyjmą rezolucye odbytego kongresu kolejarzy i usuną z porządku dziennego osobny zjazd służby, któryby w takim razie był tylko niepotrzebnym a poniżającym dodatkiem. Reszta członków Zarządu zgadza się na stanowisko swych delegatów. Przyjęto też dotyczącą rezolucyę. Co do kwestyonaryuszy, dotyczących kas chorych, uprasza tow. Tomschik o podanie adresów mężów zaufania, mieszkających tam, gdzie nie ma Kół zawodowych..

9 posiedzenie dnia 20 sierpnia b. r. Na porządku dziennym sprawa wiecu urzędników. Liczbę delegatów powiększono o dwóch towarzyszy, a mianowicie Mlakera i Zegera. Co do pokrycia wynikłych stąd kosztów uchwala Zarząd po dłuższej dyskusyi w zasadzie przyczynić się do tych kosztów, których wysokość podać mają delegaci na przyszłem posiedzeniu.

Sekretarzem na miejsce Kluzka wybrano tow. Duszka a Kluzkowi uchwalono gratyfikacyę w kwocie 60 złr. W końcu uzupełniono komitet prasowy, prawniczy i odczytowy.

KRONIKA.

Kolejowe kasy chorych Już w pierwszym numerze naszego pisma przytoczyliśmy rezolucyę kongresu kolejarzy w Wiedniu, wypowiadającą walkę dzisiejszym kolejowym kasom chorych. Nie potrzebujemy chyba przypominać, jakie w kasach tych panują stosunki, i dlatego spodziewamy się, że kolejarze galicyjscy szczerze powitają nową akcyę związku stowarzyszeń kolejowych. Związek bowiem celem zebrania w tej sprawie materyału i przedłożenia życzeń kolejarzy w ankiecie w sprawie kas chorych, którą rząd zwoła w jesieni, rozesłał do wszystkich „kół zawodowych“ drukowane kwestyonaryusze, które mają robotnicy i służba kolejowa wszelkich kategoryj, jak pociągowi, torowi, stacyjni, warsztatowi, ruchowi, wypełniać i oddać dotyczącemu „kołu zawodowemu“.

My ze swej strony wzywamy kolejarzy, by sumiennie powypełniali te kwestyonaryusze, a gdyby ich nie otrzymali, by zażądali tychże od najbliższego „koła zawodowego“. W razie zaś, gdyby „koła“ w pobliżu nie było, redakcya naszego pisma prześle na żądanie kwestyonaryusze i wogóle udzieli potrzebnej informacyi. Jest to sprawa ważna i niecierpiąca zwłoki.

System łapownictwa, jakiego się dopuszczano na biednych robotnikach torowych w Podgórzu-Płaszowie, będzie zapewne przedmiotem rozprawy sądowej. W sprawie tej pomieściliśmy w 5 i 6 numerze naszego pisma ciekawe artykuły, w których napiętnowaliśmy bez ogródek postępowanie bahnmistrzów Wawrzyckiego i Murczyńskiego. Panowie ci, najwidoczniej zmuszeni tylko do tego przez dyrekcyę, wytoczyli nam proces z §§ 487 i 493. Na proces ten byliśmy najzupełniej przygotowani, a nawet, mówiąc szczerze, cieszymy się wielce z niego, da on nam bowiem sposobność wyprowadzenia na światło dzienne wielu brzydkich sprawek niższych organów kolejowych, a sędziowie i opinia publiczna podziwiać będą mogli swobodę dyrekcyi kolejowej w prowadzeniu najskrajniejszego wyzysku. Czekajmy zatem cierpliwie.

Widowisko, na jakie sobie pozwolił min. Guttenberg w Krakowie, a którego ocena w naszem piśmie padła pod czerwonym ołówkiem prokuratora — jest obecnie jeszcze raz roztrząsaną w dyrekcyi kolei państwowej. Wysoce komiczne wrażenie robi na nas to całe „śledztwo“, prowadzone przez urzędnika, niemającego do tego najmniejszych kwalifikacyj. Przesłuchano dotąd kilku palaczy i robotników, zapytywani zaś byli głównie o to, czy do stowarzyszenia należą, jak często tam chodzą, po co, itd., oraz, kto o zajściu doniósł redakcyi „Kuryera Kolejowego“ ... Widocznem jest, że dyrekcya obiecuje sobie potem dochodzeniu wielkich rzeczy. Próżny to trud; naszem zdaniem najlepiejby uczynili ci panowie, gdyby skłonili p. ministra do zaskarżenia nas do sądu, a wtedy okazałoby się, czy fakta, przez nas podane, były prawdziwe.

Skutki oszczędności na kolei pomyślne są dla zarządów kolejowych, ale zato sprowadzają nieraz nawet śmierć tych, którzy oddają mu swe siły i zdrowie. Żona budnika pod Nr. 14 koło Podłęża, chciała zejść do piwnicy domku; schody jednak prowadzące tam były tak zbutwiałe i zgniłe, że zapadły się pod nią. Biedna kobieta, która nadto była w stanie ciężarnym, ledwo przywlokła się na gorę, porodziła zaraz bliźnięta i umarła, pozostawiając sześciororo dzieci.

Dyrekcya chciałaby zapewne, by budnik z tych kilku złotych reńskich, które mu płaci, przeprowadzał reperacyę domku kolejowego. Cóż tych panów obchodzi robotnik? Czyż — myślą sobie — nie może on się obejść bez porządnych klamek, lub całych schodów i okien? — Obecnie dyrekcya krak. ma na sumieniu śmierć nieszczęśliwej, a smutny ten wypadek powinienby chyba w tym kierunku być przestrogą dla dyrekcyi i opamiętać ją wreszcie.

Strażnicy na przestrzeni Tarnów-Orłowa zgodzeni są przez bahnmistrzów do kopania trawy za miesięcznem wynagrodzeniem 3 zlr. Mimo, że strażnicy kopali trawę, nie otrzymali dotąd należnej im płacy dodatkowej. Ciekawą jest rzeczą, w czyjej kieszeni znajdują się owe pieniądze, należące się strażnikom; czy dyrekcya sama nie wyasygnowała tej kwoty, czy też są one u naczelnika przestrzeni. Pewnem jest tylko to, że nie mają pieniędzy tych strażnicy. Postępowanie takie obliczone jest chyba na to, by rozgoryczyć strażników, lub ich obłuskać, jeżeli tak, to cel ten osiągniętym chyba został...

Ryzyko kolejarza. W Tarnowie został przy pociągu nr. 173 zabitym w nocy d. 2 b. m. bremzer Boczek. Młody, 25-letni człowiek, będący w służbie przez 12 godzin, dostał się nieszczęśliwie między bufory dwóch wagonów, które go zmiażdżyły. Zmarły utrzymywał staruszkę matkę.

„Djabeł“ krakowski radzi kilkakrotnie w ostatnich swych rymach od siedmiu boleści, że należy to ks. Stojałowskiego, to innych „podżegaczy“ zamknąć do aresztu, czyli mówiąc stylem oczajduszów: do „Iwanowej chaty“. Pisma zaś radzi zdusić ...

To naszczekiwanie niby humorystycznego pisma jest obrzydliwe, a napędzanie zwierzyny i tak już prześladowanej, jest godnem zaiste gończych ...

Na tle galicyjskiego kretynizmu może dzisiaj pierwszy lepszy zwolnić się od wszelkich reguł przyzwoitości i nad bezbronnym więzionym jeszcze się znęcać. Niema w tem ani humoru, ani satyry, jest tylko dusza dobrowolnego policyanta.

Jak się postępuje z uczciwymi kolejarzami, o tem świadczy następujący wypadek: Kilku robotników kolejowych w Unzmarkt przesłało do „Eisenbahnera“ artykuł o stosunkach na tamtejszej stacyi. Tamtejszy kacyk kolejowy, któremu to się nie podobało, bez ceremonii wydalił pięciu towarzyszy, ojców rodziny, i wyrzucił ich na bruk, i to bez podania przyczyny, któraby przynajmniej upozorowała podły ten postępek.

Nas nie dziwią już wcale takie rzeczy; wszak w Galicyi minister Guttenberg dobry dał przykład swym podwładnym ...

Koledzy! Nie dajmy zginąć ofiarom niecnego prześladowania! Pomoc szybka jest niezbędną. Datki przyjmuje redakcya naszego pisma.

Jubileusz kolejarza. Jubileusz to zwykle dzień radości i wesela, dzień, w którym krewni i znajomi cieszą się tem, że jubilat szczęśliwie długi jakiś okres życia swego w pewnej gałęzi pracy przepędził, a życzą mu dalszej wytrwałości i długiego, szczęśliwego życia. Inaczej u kolejarza. W „Eisenbahnerze“ umieszcza pewien maszynista „jubileuszowy“ artykuł. pełen żółci i boleści. Za 25 lat ciężkiej pracy, w której poświęcał częstokroć swe życie, a drugim to życie ratował, pozostawia mu zarząd kolejowy nędzę, zgryzotę i zmartwienia, nie podwyższa mu rangi, przenosi go z miasta, gdzie dziesiątki lat przebywał, za to, że jako człowiek uczciwy nie szukał protekcyi, nie zginał karku, nie denuncyował kolegów i był... socyalistą. Oto jubileusz proletaryusza!

Próby z nowym sygnałem kolejowym będą wkrótce wykonane koło Glasgowa. Będą to sygnały, które głosem swym zwracać będą uwagę maszynisty. Obok szyn na słupie sygnałowym umieszczone będzie koło zębate, które opada, gdy sygnał wskazuje na niebezpieczeństwo, a podnosi się, gdy niebezpieczeństwa nie ma. Na lokomotywie osadzona jest krótka dźwignia. Gdy sygnał wskazuje na „wolno“, wówczas przechodzi dźwignia obok podniesionego koła zębatego, gdy zaś na niebezpieczeństwo — wówczas zaczepia o koło i spada, skutkiem czego otwiera się parowa gwizdawka, zwracająca głosem swym donośnym uwagę maszynisty. Upadek dźwigni użytym też być może i na to, by zatamować parę, nałożyć bremzę i wprawić w ruch dzwonek w wozie zugsfirera. Korzyści tego nowego sygnału okazują się szczególnie podczas mgły.

Płace na kolejach francuskich. W towarzystwach kolejowych we Francyi pracuje 138.587 mężczyzn, a 19.037 kobiet, których dzień roboczy jest różnym. Z robotników, płaconych za godzinę, dzień i od sztuki zarabia 55 procent 30 do 40 centimów na godzinę (1 frank ma 100 centimów a 40 centów austr.), 85 procent 20 do 55 centimów na godzinę, z płaconych miesięcznie 56 procent dostaje 86 do 135 franków, a 84 procent 71 — 165 franków miesięcznie. Mniej więcej 15% tych kolejarzy ma wolne pomieszkanie, na które potrąca się 10 procent z pensyi. Kobiet używa się do pilnowania toru. Są to zwykle żony kolejarzy i dostają 16 do 40 franków miesięcznie i pomieszkanie.

Koleje w Chinach. Jednym ze skutków wojny chińsko-japońskiej jest, że się teraz w Chinach na seryo myśli o budowaniu kolei. Przedewszystkiem otrzyma sieć kolejową Mandżurya, a bank rosyjsko-chiński dostał już koncesyę na drugą sieć kolejową. Punktem jej centralnym będzie Peking, przechodzić będzie koło Mukden, głównego miasta Mandżuryi, które, jako miejsce odpustowe, niedostępnem jest dla Europejczyków. Na północy połączoną będzie z władywostocko-parawskajską gałęzią kolei sybirskiej, połączy więc jeden z najważniejszych portów rosyjskiego obszaru, granicznego z Chinami. Dalsze gałęzie kolejowe otrzymać ma Port-Artur i półwysep Lian-Szan, i ta linia otrzyma również połączenie z koleją sybirską. Tak tedy wkrótce może doczekamy się, że olbrzymie państwo chińskie drogą żelazną połączone zostanie z Europą i w ten sposób coraz bardziej zacznie się cywilizować.

Odpowiedzi Redakcyi.

A W. w Gorlicach. Wiersz nadesłany nie nadaje się do druku.

W. H. w Rzeszowie Fakta nadesłane są drobne i tak niejasno opisane, że nie możemy ich zużytkować.

Fr. K. w Bobowy Nadesłanego odwołania zamieszczać nie myślimy. Rozchodzi się zresztą o tak drobny szczegół, który absolutnie wpłynąć nie może na szereg faktów, przez nas podanych. Czy naczelnik Wajgiel zemdlał wskutek ciasnego mieszkania, czy też został tknięty apopleksyą—to już jest jego własna sprawa; ani jedno, ani drugie ujmy mu nie przynosi. — List otrzymaliśmy już po wyjściu numeru, dlatego nie mogliśmy w myśl jego postąpić.

Pokwitowania.

Na fundusz prasowy złożyli: Wyzyskiwani 2 —, Konduktor —·30, B. —·10, Konduktor —·10, Kolejarz — 20, Pilny —.10, S. F. — 20, Z Sanoka —·15. Razem 3·35. Poprzednio wykazano 2·75. Razem 6·10.

Komunikaty.

Związek Stowarzyszeń zawodowych i zapomogowych kolejarzy i pokrewnych zawodów. Do Szanownych Zarządów Stowarzyszeń i Kół miejscowych, należących do Związku.

By zapobiedz nieporozumieniom, oznajmiamy, co następuje:

Z bezpłatnej pomocy prawnej można korzystać:

1) przez pisemne do sekretaryatu skierowane zapytania, dotyczące stosunku służbowego;

2) przez osobistą informacyę (z wyjątkiem spraw prywatnej natury) u zastępcy prawnego Związku, p. dra Frieda, w każdy wtorek od 6-tej do 7½ wieczorem w sekretaryacie, Wiedeń V 1 Schlossgasse 22, I piętro drzwi 6;

3) przez wezwanie tego adwokata do zastąpienia przed władzami administracyjnemi, jakoteż cywilno- i karno-sądowemi w sprawach ze stosunku służbowego powstałych (pragmatyka służbowa, instrukcye, kasy chorych, zabezpieczenie od wypadków).

Ad 1. W razie pisemnej porady musi dotyczący udowodnić, że jest członkiem grupy miejscowej.

Ad 2. W razie ustnej porady należy się wylegitymować książką legitymacyjną.

Ad 3. W każdym poszczególnym wypadku prawnym zastrzega sobie Zarząd prawo rozstrzygania, czy się sprawa nadaje do dalszych kroków. W sprawach prywatnych, t. j. takich, które nie dotyczą stosunku służbowego, nie udziela się porady prawnej.

Co się tyczy nieszczęśliwych wypadków, należy nadmienić: Skoro wypadek taki spotka członka Związku, wówczas prezes odnośnej grupy, do której dotyczący towarzysz należy, wypełnić ma blankiet z doniesieniem o tymże wypadku, przesłany prezesowi w kilku egzemplarzach, zaopatrzyć go, jeżeli to możebne, podpisem świadka i przesłać go sekretaryatowi.

Wszystkie pisma, dotyczące sekretaryatu związku adresować należy do sekretaryatu (Verbandssecretariat, Wien V/I Schlossgasse 22, I Stock, Thür 6.

Sekretaryat Związku.

Krakowskie „Koło miejscowe“

urządza dla Członków w lokalu własnym przy ulicy Floryańskiej l. 55, I. p., dnia 20 b. m. t. j. w niedziele o godz. pół do siódmej wieczorem

PRZEDSTAWIENIE AMATORSKIE.

Program urozmaicony. Wstęp dla Członków: miejsce siedzące 25 ct., miejsce stojące 20 ct.

Druk A. Słomskiego w Krakowie.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Tomasz Tokarz.